

Tento text můžete buď rovnou smazat, anebo si jej můžete přečíst a přemýšlet o něm

Vážení příznivci, přátelé, sousedé,

léta jsem se snažila pracovat pro zlepšení životního prostředí v Libuši a Písnici jako člověk, obyvatel, nestraník a občanský aktivista. Bez politické ambice, dobrovolně, prostě proto, že se mi stav Písnice a Libuše vůbec nelíbil a já chtěla žít v lepším a perspektivnějším prostředí. Podle svých sil a svědomí jsem reagovala na to, co jsem viděla, k čemu jsem se jako člověk mohla vyjádřit, kde byl problém (a většinou hrozil větší), či tam, kde jsem nabízela finance a řešení.

Dodnes jsem hluboce přesvědčena, že i **TADY** je možné dosáhnout podstatného zlepšení kvality prostředí systémem včasných, logických a věcně správných kroků.

Na některé své postřehy bych ráda znovu poukázala právě dnes, jen pár dnů před otevřením silničního okruhu a krátce před volbami do místních zastupitelstev.

Komunální politika je totiž to, co se nás denně dotýká.

Neplatí totiž tak docela, že „o nás se rozhoduje jinde“.

Pak by tu přece místní samospráva (a správa) nemusela být, že...?

Jenže ona tu je, a naopak velmi záleží jaká je a jaká bude ta příští ...

O to, aby se věci dařily, se může občan buď starat sám (může sledovat bedlivě místní dění, aktivně reagovat atd. viz výše), nebo si může dobře vybrat ty, kteří jej budou zastupovat.

A tak Vás teď, v kontextu různých volebních slibů, vybízím ke zbystření a níže příkládám pár svých podnětů

Přeji klidné čtení a dobrou uvážlivou volbu.

Daniela Partlová

PS.:Pokud se Vám bude zdát, že se opakuji, nemýlíte se.

O většině z toho, co zmiňuji dále, už jsem v průběhu uplynulých jedenácti letech někdy mluvila a podle svých možností konala (viz Zelená zóna Písnice,více www.os-stromy)

- **Zprovoznění MUK Dolní Břežany**

Tlak na otevření sjezdu ze SO jižně od Písnice je dlouhodobý (!) Bylo velmi pracné dosáhnout závěrů ve správných řízeních, které by otevření sjezdu vázaly na vybudování obchvatu Písnice (tj. na dnešní stav). Stejně tak nebylo snadné docílit zemního valu a dalších opatření k omezení vlivu stavby. Uzavření křižovatky se podařilo a není důvod se obávat, že by tomu muselo být jinak. Tedy, přesněji - není třeba rezignovat předem nad nedodržením podmínky správního řízení. Pokud by se tak stalo (event. se zjevně chystalo), pak by měla místní správa a samospráva promptně a s plným nasazením konat, existují totiž právní nástroje, které umožňují se účinně bránit. Jistá zkušenost tu už je, takže další vývoj lze odhadnout.

- **Spuštění okruhu vše nekončí**

Pokud si dobře vzpomínám, v dokumentaci byl uváděn předpokládaný průjezd vozidel 60 tis. /d, výhledově pak 100 tisíc. S 20. zářím určitě umře v Písnici TICHŮ. Zájem o vliv stavby by však skončit neměl.

- **Obchvat Písnice**
Tento obchvat je součástí platného UP LMP a nyní je (pokud vím) ve fázi přípravy dokumentace pro správní řízení. Právě dopravní vazby tj. doprava na radiálních komunikacích po zprovoznění okruhu, byly jednou z námitek OS. Stromy a MČ při projednávání přípravy SO. Financování stavby obchvatu Písnice může být dnes nesnadné, a mohou se objevit i jiné problémy. Avšak právě naplňování UP HLMP a dodržení podmínek správních rozhodnutí může být významné proto, aby k výstavbě obchvatu nakonec došlo. Je dobré s tím počítat.
- **Rekonstrukce Libušské**
Osobně se domnívám, že rekonstrukce Libušské (v navržené podobě) povede pouze k rychlejšímu a hladšímu průtahu Písnicí, nikoli k omezení dopravy. Jak by se to omezení dopravy vytvořilo? OS Stromy dlouhodobě prosazuje pro zklidnění dopravy jiný model rekonstrukce Libušské, který by vedl k oživení prostoru jako „obchodní třídy“ s využitím zelených zálivů a dalších typů obstrukcí by zajistil přirozené (tudíž i dodržované) zpomalení dopravy. Teprve s vybudováním obchvatu (- k urychlení) lze očekávat omezení počtu projíždějících vozidel. Pokud však bude Libušská jen nová a lépe průjezdná, proč by řidiči měli používat delší obchvat? Zejména, pokud další navazující část (tj. tranzit přes Libuš) je v nedohlednu. Neuvážené prosazování rekonstrukce Libušské (v současné podobě) může být naopak kontraproduktivní pro vybudování obchvatu. Proč by se pak stavěl?
Nevím o tom, že by se místní samospráva otázkou jakéhokoli alternativního řešení projektu rekonstrukce Libušské někdy zabývala, či v tomto směru věc konzultovala.
- **Další rozvoj území**
Uhlídat kultivovaný a trvale udržitelný rozvoj MČ není snadné. Tlak na zástavbu území a kapacitnější výstavbu lze i nadále předpokládat. Vzhledem k současné bujné, a ne vždy citlivé, urbanizaci okrajových a příměstských oblastí by měl být právě promyšlený a kultivovaný rozvoj území prioritou. Jedním z mechanismů jak účinně směřovat budoucí výstavbu je regulační plán. Většina z toho, co a jak se postaví, tu bude dlouho po nás.
- **Omezování dopravní zátěže v území**
Omezování dopravní zátěže v území je značně složité a podmíněné řadou faktorů. Dlouhodobě uspokojivé řešení se neobejde bez profesionálního návrhu s vyhodnocením různých variant řešení a opatření. Důsledné naplňování přijatého dopravního konceptu je pak nezbytností.
- **Cyklostezky**
MČ, která leží v rovině a je značně zatížena dopravou, se prohřešuje na svých občanech, pokud skutečně nepracuje pro výstavbu cyklistických tras a stezek na svém území. Lepší dosažitelnost obou ZŠ (a dalších institucí) na kolech je zde nejen možná, ale může být i příjemnou alternativou místní automobilové dopravy. Předpokladem je však seznámit se a pracovat s již hotovým a schváleným generalem cyklostezek. Opak je krátkozraký a neefektivní.
- **O komunikaci s občany**
Místní samospráva je demokratickým nástrojem správy věcí. Jak přesný a účinný je nástroj, takový je výsledek. Pokud čekáte léta marně na odpověď či vyřízení své žádosti a komunikace drhne, je čas vybrat si kvalitnější instrument.

V Praze 13. září 2010